DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

25 marca | Nr. 6. | Rok 1932.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

45.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 marca 1932 r. Nr. O. Or. II. 29/1 w sprawie zniesienia Wydziałów Elektrotechnicznych w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w Radomiu i Wilnie.

Wydziały Elektrotechniczne, istniejące w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w Radomiu i Wilnie na podstawie rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 19 stycznia 1925 r. Nr. Pr. 271/25 znosi się z dniem 1 kwietnia 1932 r.

Należące do zakresu czynności tych Wydziałów sprawy teletechniki i zabezpieczenia ruchu pociągów przejmują Wydziały Drogowe sprawy zaś silnych prądów przejmują Wydziały Mechaniczne w tych Dyrekcjach.

Istniejące w Wydziałach Elektrotechnicznych tych Dyrekcyj Działy Zabezpieczenia ruchu pociągów i Działy Telegrafu i Telefonów łączą się w jeden Dział Elektrotechniczny, który wejdzie w skład Wydziału Drogowego, Działy silnych prądów wejdą w skład Wydziałów Mechanicznych, zaś Działy Ogólno-Gospodarcze kasuje się całkowicie, a ich czynności przejmują Działy Ogólno - Gospodarcze Wydziałów Drogowego i Mechanicznego.

W służbie linjowej sprawy teletechniki i zabezpieczeń ruchu pociągów przejmują Oddziały Drogowe. Utrzymuje się podział linji na Odcinki Sygnałowe, które zostają podporządkowane Oddziałom Drogowym, działają pod względem technicznym, rachunkowym i personalnym na jednakowych zasadach z Odcinkami Drogowemi i podlegają narówni z nimi nadzorowi Kontrolerów Drogowych.

Warsztaty Elektrotechniczne w Radomiu i Brześciu otrzymują nazwę Warsztatów Sygnałowych i podporządkowują się Wydziałom Drogowym.

Organy służby linjowej w zakresie prądów silnych przyłączone do odnośnych Oddziałów Mechanicznych, podlegają pod względem technicznym, rachunkowym i personalnym Naczelnikom Oddziałów Mechanicznych na zasadach ogólnych.

Materjały i inwentarz (jak użytkowy tak zasobowy), jak również akta zniesionych obecnie Wydziałów Elektrotechnicznych i ich organów linjowych przekazuje się według właściwości Wydziałom Drogowym i Mechanicznym i ich organom linjowym.

46.

Nr. O. A. Bpj/63/32 z dnia 7 marca 1932 r. w sprawie ulg przejazdowych dla pracowników Polskich Linij Lotniczych „Lot".

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że Pan Minister Komunikacji decyzją z dnia 22 lutego 1932 r. przyznał pracownikom Polskich Linij Lotniczych „Lot", Sp. z o. o. na czas od dnia 1 marca do końca 1932 r. prawo korzystania z 50% zniżki od cen normalnych przy przejazdach Polskiemi Kolejami Państwowemi w wagonach klasy dowolnej pociągów osobowych lub pośpiesznych.

Bilety ulgowe sprzedawać będą kasy biletowe za okazaniem przez posiadaczy legitymacji służbowej Polskich Linij Lotniczych „Lot" według załączonego wzoru, opatrzonych podpisem i pieczęcią Zarządu Polskich Linij Lotniczych „Lot".

Zawiadamiając o powyższem, MinisterstwoKomunikacji poleca **bezzwłocznie** wydać odpowiednie zarządzenia personelowi, którego to dotyczy.

Str. 1.

7 cm

10 cm

Polskie Linje Lotnicze

„L O T"

LEGITYMACJA

SŁUŻBOWA

Str. 2.

Miejsce na fotografję

Podpis posiadacza ....
Signature du porteur

Adres ....

Str. 3.

Polskie Linje Lotnicze

„L O T"

Sp. z o. o.

Legitymacja Nr
Carte d'identité N-o

Nazwisko ....
Nom

Imię ....
Prénom

Stanowisko ....
Emploi

Str. 4.

Termin ważności legitymacji
La validité expire le
31 grudnia (décembre) 193

o ile nie będzie wznowiony
à moins de renovellement

pieczęć i podpis
cachet et signature

Data (date) ...

Termin ważności legitymacji przedłuża się
La validité du carnet est prolongée

do dnia 31 grudnia 193
jusqu'au décembre

pieczęć i podpis
cachet et signature

Data (date)

Str. 5.

Termin ważności legitymacji przedłuża się
La validité du carnet est prolongée

do dnia 31 grudnia 193
jusqu'au décembre

pieczęć i podpis
cachet et signature

Data (date) ...

do dnia 31 grudnia 193
jusqu'au décembre

pieczęć i podpis
cachet et signature

Data (date) ...

do dnia 31 grudnia 193
jusqu'au décembre

pieczęć i podpis
cachet et signature

Data (date) ...

Okładka legitymacji jest koloru ciemnozielonego, kartonowa z wytłoczoną na niej siateczką.

Napis na stronie tytułowej odbity złotemi literami.

47.

Nr. O. A. I. 1/8 z dnia 7 marca 1932 r. w sprawie zwrotu komornego za opróżnioną wskutek remontu część mieszkania.

Na zapytanie jednej z Dyrekcyj Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, co następuje:

Jeżeli skutkiem nieodzownej konieczności wykonania przez przedsiębiorstwo P. K. P. poważniejszych napraw w mieszkaniu, spowodowanych **względami na uchronienie budynku przed zniszczeniem lub względami bezpieczeństwa** (np. naprawa stropów, wymiana podłogi w całej ubikacji i t. p.), lokator zmuszony jest opróżnić jedną lub więcej ubikacyj i jeżeli z tego powodu **poszczególnej ubikacji** nie może użytkować przez okres **conajmniej jednego miesiąca**, należy komorne za odnośne mieszkanie stosownie obniżyć.

Opróżnienie części mieszkania w związku z wykonywaniem w mieszkaniu wszelkich innych robót nie może być podstawą do obniżenia komornego.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę, że Dyrekcje powinny dołożyć wszelkich starań, aby konieczny remont mieszkań w budynkach P. K. P. był możliwie szybko wykonywany.

48.

Nr. P. O. I. 139/2/32 z dnia 8-go marca 1932 r. o uzupełnieniu rozporządzenia M. K. Nr. I. 0865/2/29 z dnia 19 listopada 1929 r. w sprawie wdrażania postępowania dyscyplinarnego (Dz. Urz. M. K. z 1929 r. Nr. 23, poz. 190).

W ustępie 2 rozporządzenia z dnia 19 listopada 1929 r. w sprawie wdrażania postępowania dyscyplinarnego (Dz. Urz. M. K. z 1929 r. Nr. 23, poz. 190) wstawia się na końcu przed kropką wyrazy: „i Wydział Osobowy".

SPRAWY FINANSOWE.

49.

Nr. F. D. II. 8/18 z dnia 22 lutego 1932 r. w sprawie zmian w Regulaminie Wydziałów Kontroli Dochodów Nr. F. 11.

W Regulaminie Wydziałów Kontroli Dochodów, Nr. F. 11, należy z ważnością od dnia 1 kwietnia 1932 r. przeprowadzić następujące zmiany:

W § 9 Rozdz. III.

na stronicy 70:

w wierszu 1 od dołu po wyrazie „przesyłek" wstawić wyraz „handlowych";

na stronicy 71:

w wierszach 3 — 6 od góry skreślić wyrazy od „P. K. P. . . . do . . . kolei prywatnych i";

w wierszu 8 od góry po wyrazie „handlowych" wstawić wyrazy „wojskowych i gospodarczych";

w wierszu 9 od góry po wyrazie „linjami" wstawić wyrazy „normalnotorowemi P. K. P. i kolei prywatnych pozostających pod zarządem P. K. P.", skreślić treść ustępu c), a następny ustęp d) oznaczyć literą c);

na stronicy 72:

w wierszu 1 od góry skreślić wyrazy „kolejami prywatnemi";

w wierszu 15 od góry skreślić wyrazy „prywatnej lub";

ustęp e) oznaczyć literą d);

ustęp f) oznaczyć literą e) oraz skreślić w tym ustępie treść punktu pierwszego, a punkt drugi oznaczyć jako pierwszy;

na stronicy 73:

w wierszach 1 i 2 od góry skreślić wyrazy „prywatnych lub";

w wierszach 7—9 od góry skreślić treść ustępu c);

w wierszu 10 od góry oznaczenie punktu „3)", zmienić na „2)";

w wierszu 13 od góry skreślić cyfrę „2)"; skreślić treść ustępu g), a następny ustęp h) oznaczyć literą f);

SPRAWY RUCHOWE.

50.

Nr. R. P. V. 53/1 z dnia 6 lutego 1932 w sprawie zajmowania miejsc przez podróżnych w wagonach bezpośredniej komunikacji.

Zauważono, że większość miejsc w wagonach bezpośrednich na dalsze odległości zajmują często podróżni, którzy mogliby dojechać do stacji przeznaczenia w składzie zasadniczym pociągu, wskutek czego utrudnia się zajęcie miejsca w wagonie bezpośrednim podróżnym z właściwemi biletami bezpośredniemi. Świadczy to o tem, że konduktorzy, którzy są odpowiedzialni za właściwe rozmieszczenie podróżnych w pociągu, nie zapobiegają w odpowiedni sposób wspomnianym wyżej niewłaściwościom.

Ze względu na powyższe, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że Regulamin przewozu osób (§ 9, p. 2 i post. wykon. do p. 5) daje konduktorowi dostateczną podstawę do żądania od podróżnego, który niewłaściwie zajął miejsce w wagonie bezpośrednim, żeby przesiadł się do innego wagonu; konduktorzy powinni jednak zapobiegać niewygodzie podróżnych, wynikającej ze zmiany miejsca raz zajętego, przez uważne baczenie na rozmieszczenie podróżnych w pociągu już podczas ich wsiadania, a mianowicie przez zainteresowanie się podróżnymi podchodzącymi do pociągu i przez wskazywanie im miejsc we właściwym wagonie.

Równocześnie wyjaśnia się, że pierwszeństwo do zajęcia miejsc w wagonie bezpośrednim mają podróżni nie tylko jadący do końcowej stacji wagonu bezpośredniego, lecz również jadący do innych stacyj, do których nie mogliby w innych wagonach danego pociągu dojechać bez przesiadania.

SPRAWY DROGOWE.

51.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 lutego 1932 r. Nr. U. O. I./3/3/31 o zmianie granic Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Warszawie i Radomiu.

Na podstawie ust. 3 art. 17 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24.IX.1926 r. o utworzeniu Przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", (Dz. U. R. P. Nr. 89 z 1930 roku poz. 705) postanawiam co następuje:

Z dniem 1 kwietnia 1932 r. odcinek od km. 0,8 do km. 2,5 linji Łuków—Dęblin przechodzi do okręgu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

Granice między okręgami Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Warszawie i Radomiu ustala się na km. 2,5 linji Łuków—Dęblin od osi stacji Łuków.

52.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 10 marca 1932 r. Nr. UO. I-3/16/32 o zniesieniu trzech Oddziałów Drogowych w obrębie Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie.

1) W obrębie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie znosi się Oddział Drogowy w Żywcu a wchodzące w jego skład odcinki linij kolejowych włącza się w całości do Oddziału Drogowego w Bielsku.

Siedzibą Oddziału pozostaje Bielsk.

2) W obrębie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie znosi się Oddział Drogowy w Zagórzu a wchodzące w jego skład odcinki linij kolejowych włącza się do Oddziału Drogowego w Przemyślu, z wyjątkiem odcinka drogowego Głęboka (od klm 8,800 do klm 28,500), który włącza się do Oddziału Drogowego w Samborze.

Siedzibą Oddziału pozostaje Przemyśl.

3) W związku z tem Oddział Drogowy w Przemyślu przekazuje do Oddziału Drogowego w Jarosławiu odcinek drogowy Radymno (od klm. 214,5 do 238 linij Kraków - Lwów) a do Oddziału Drogowego Lwów I odcinki drogowe: Sądowa Wisznia i Gródek Jagielloński (od klm 289 do 325,771 linij Kraków - Lwów); Oddział Drogowy Lwów I przekazuje do Oddziału Drogowego Brody odcinki drogowe Krasne i Złoczów (od klm 386,700 do 419,200 linij Lwów - Podwołoczyska).

4) W obrębie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie znosi się Oddział Drogowy Tarnopol II a wchodzący w jego skład odcinek Podwysokie - Berezowica - Ostrów do klm 101,785 włącza się do Oddziału Drogowego w Chodorowie, odcinek zaś Tarnopol - Kopyczyńce i Wyganka - Husiatyn do Oddziału Drogowego w Czortkowie.

5) W związku z tem przekazuje Oddział Drogowy w Chodorowie do Oddziału Drogowego Stanisławów I część linij Lwów - Śniatyń od klm 76.600 do klm 110,776 (odcinki drogowe Nr. 5 i 6), Oddział Drogowy w Czortkowie do Oddziału Drogowego Stanisławów II-i część linij Stanisławów - Husiatyn od klm 45,300 do klm 96,400 (odcinki drogowe Nr.Nr. 28, 29, 30) Oddział Drogowy Stanisławów II do Oddziału Drogowego w Kołomyii część linij Lwów-Śniatyń od klm 162,300 do klm 178,800 (odcinek Nr. 11).

6) Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie od dnia 1 kwietnia 1932 roku.

53.

Nr. U. N. II 43/4 z dnia 2 stycznia 1932 r. w sprawie nowego zaszeregowania złączek starych.

Otrzymywane przy wymianie ciągłej lub bieżącej, zarówno jak posiadane obecnie w zapasie złączki winny być dzielone na trzy kategorje:

1) do kat. I zalicza się złączki z minimalnym zużyciem, nadające się do użytku bez naprawy;

2) do kategorji II — złączki, otrzymywane przy wymianie i nadające się do użytku po naprawie (regeneracji);

3) do kategorji III — złączki nie nadające się już nawet do naprawy, które zatem winny być kwalifikowane jako złom na sprzedaż.

Złączki kat. I i II winny być szeregowane podług systemów w dziale IVa i oznaczane odpowiedniemi numerami rachunkowemi, przeznaczonemi dla nich z dodaniem znaku kategorji (kat. I lub II).

Złączki zaliczone do kategorji III należy szeregować do działu XVI jako złom.

Złączki kategorji II po regeneracji zaliczać należy do I.

Ustalanie cen na wyżej wymienione kategorje złączek winno być dokonywane według zasad następujących:

1) złączki kat. I ocenia się na 50% wartości nowych;

2) złączki kat. II — na 33% wartości nowych;

3) złączki kat. III — według cen złomu.

Powyższe nie dotyczy cen na wypadek sprzedawania lub wydzierżawiania złączek osobom lub instytucjom postronnym. Na ten wypadek obowiązują ceny podane okólnikiem Nr. VI/4/17946/30 z dnia 10 stycznia 1931 roku.

SPRAWY MECHANICZNE.

54.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 17 marca 1932 r. Nr. MM. I. 20/1 o ilości, siedzibach i granicach Oddziałów Mechanicznych Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

Niniejszym ustalam w obrębie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie ilość, siedziby i granice Oddziałów Mechanicznych jak następuje:

Oddział 1 z siedzibą w Sosnowcu obejmuje linje Zagłębia Dąbrowskiego od granic Dyrekcji Warszawskiej włącznie ze stacjami Strzemieszyce Radomskie, Maczki i Sosnowiec do Myszkowa (wyłącznie) z parowozowniami w Sosnowcu, Łazach i Strzemieszycach Rad.

Oddział 2 z siedzibą w Piotrkowie obejmuje linje od Myszkowa (włącznie) i od granic Dyrekcji Warszawskiej z Herbami Polskiemi (włącznie) do stacji Rokiciny (wyłącznie) z parowozowniami w Piotrkowie i Częstochowie.

Oddział 3 z siedzibą w Łodzi Kal., obejmuje węzeł Łódzki oraz linje od Rokicin (włącznie) do Żyrardowa (wyłącznie), Sochaczewa (wyłącznie), Łowicza (włącznie), Zgierza (włącznie) i do granic Dyrekcji Warszawskiej do stacji Winiary (włącznie) i Wykno (wyłącznie) z parowozowniami w Łodzi, Koluszkach i Skierniewicach.

Oddział 4 z siedzibą w Kutnie obejmuje Węzeł Kutnowski oraz linje od Łowicza (wyłącznie) i Zgierza (wyłącznie) do Płocka - Radziwia, do Ciechocinka i do granic Dyrekcji Warszawskiej pod Strzałkowem i Brzozą — z parowozownią w Kutnie.

Oddział 5 z siedzibą w Warszawie, obejmuje Węzeł Warszawski oraz linje od Żyrardowa (włącznie) i Sochaczewa (włącznie) do Mińska Mazowieckiego (wyłącznie) i do granic Dyrekcji Warszawskiej pod Iłowem, Łapami, Sierpcem i Dęblinem z parowozownią Warszawa Główna (z Warszawą Kaliską), parowozowniami — Warszawa Gdańska, Warszawa-Wschodnia (z Warszawą Wileńską) i Warszawa-Praga oraz Wagonownią Warszawa Główna.

Oddział 6 z siedzibą w Siedlcach, obejmuje linję od Mińska Mazowieckiego (włącznie) do granic Dyrekcji pod Brześciem i Siedlcami od strony Czeremchy, linje Siedlce do Małkini (wyłącznie), z pod Tłuszcza do Pilawy (wyłącznie), linje węzła Ostrołęckiego do Tłuszcza, Małkini i Łap (wszystkie wyłącznie) do Łomży i do granic Dyrekcji za Chorzelami — z parowozowniami w Siedlcach i Ostrołęce.

We wszystkich Oddziałach za wyjątkiem Oddziału 5 w Warszawie, Naczelnicy Oddziałów Mechanicznych będą zarazem Naczelnikami miejscowych parowozowni.

OBWIESZCZENIA.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych ogłoszono:

1) W numerze 2 z dnia 13 stycznia 1932 r. rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 grudnia 1931 r. w sprawie „Przepisów zasadniczych budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego".

2) W numerze 13 z dnia 26 lutego 1932 części B/2:

a) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 stycznia 1932 r. Nr. R. W. IV-151/2 w sprawie wprowadzenia w życie „Przepisów sygnalizacji na kolejach wąskotorowych",

b) rozporządzenie Ministra Komunikacji w sprawie przepisów o zabezpieczeniu ruchu na przejazdach kolejowych w poziomie szyn.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 59279. 23.III.32. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, Nowy Świat Nr. 14, biuro Nr. 70 A, telefon wewn. M. K. Nr. 48). Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego (Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych) Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł. Cena poszczególnego numeru 50 gr. — Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

10 czerwca Nr. 6. Rok 1932.

T R E Ś Ć:

Sprawy ruchowe.

Praca Polskich Kolei Państwowych w marcu 1932 r. według danych przedwstępnych.

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH w marcu 1932 r.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w marcu r. b. (31 dzień) wyniósł ogółem 9.675.426 osób i w porównaniu z lutym r. b. (29 dni — 8.710.027 os.) zwiększył się o 11,2%, a w porównaniu z marca r. ub. (11.237.846 osób) zmniejszył się o 13,9%.

W związku z przedłużającemi się prawie do końca marca wskutek sprzyjających warunków atmosferycznych, sportami zimowemi ruch pasażerski w kierunku szlaków górskich był dość ożywiony, szczególniej w okresie świąt Wielkiej Nocy.

Regularność ruchu pociągów pasażerskich wynosiła w marcu 85% wskutek opadów śnieżnych szczególniej we wschodnich Dyrekcjach Kolei Państwowych, co spowodowało znaczniejsze opóźnienia niektórych pociągów.

Przewóz towarów w marcu r. b. przy 26 dniach roboczych wynosił 3.717.565 tonn (oprócz kolejowych gospodarczych) i w porównaniu z lutym r. b. (24 dni robocze — 3.402.615 tonn) zwiększył się o 9,2%, a w porównaniu z marcem r. ub. (26 dni roboczych — 4.746.811 tonn) zmniejszył się o 21,7%.

Naładowano w marcu r. b. na stacjach linij normalnotorowych Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska 271.002 wagony 15 tonnowe, a przyjęto od kolei zagranicznych 30.101 wagonów z ładunkami, adresowanemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę tranzytem, czyli razem przewiezono 301.103 wagony ładowne (włącznie z przesyłkami gospodarczemi kolejowemi). W porównaniu z lutym r. b. (265.640 wagonów) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów zwiększyła się o 13,4% (liczbę wagonów użytych do przewozu), naładunek zaś na stacjach Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska (241.193 wagony) zwiększył się o 12,4%.

W porównaniu z marcem r. ub. (389.267 wagonów) praca ogólna kolei zmniejszyła się o 22,6%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje

(w wagonach 15-tonnowych).

Wykonano	1932 rok marzec dni roboczych 26	1932 rok luty dni roboczych 24	1932 rok w marcu więcej + mniej — w procentach	1931 r. marzec dni roboczych 26	W marcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosuuku do 1931 r.
A. Naładowano *)					
Węgla	123.123	109.021	+ 12,9%	142.166	— 13,4%
Drzewa	21.018	19.488	+ 7,9%	31.186	— 32,6%
Nawozów sztucznych	6.634	4.205	+ 57,8%	8.928	— 25,7%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych)	2.697	2.088	+ 29,2%	5.239	— 48,5%
Rolniczych i aprowizacji	25.916	22.533	+ 15,0%	32.519	— 20,3%
Pozostałych ładunków	91.614	83.858	+ 9,2%	123.659	— 25,9%
Razem	271.002	241.193	+ 12,4%	343.697	— 21,2%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski	4.867	4.234	+ 15,0%	10.695	— 54,5%
Tranzytem przez Polskę	25.234	20.213	+ 24,8%	34.875	— 27,6%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych	301.103	265.640	+ 13,4%	389.267	— 22,6%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli w marcu r. b. w porównaniu z lutym r. b., uległy zwiększeniu wszystkie pozycje naładunku na P. K. P. oraz przyjęcie ładownych od kolei zagranicznych. Zwiększenie to spowodowane zostało, głównie większą liczbą dni roboczych w marcu niż w lutym.

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi węglowych przedstawiają się w marcu r. b. jak następuje:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1932 rok marzec dni roboczych 26	1932 rok luty dni roboczych 24	1932 rok w marcu więcej + mniej — w procentach	1931 r. marzec dni roboczych 26	W marcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Górnośląskie	96.073	85.040	+ 13,0%	104.749	— 8,3%
Dąbrowskie	19.469	17.219	+ 13,1%	28.458	— 31,6%
Krakowskie	7.581	6.762	+ 12,1%	8.959	— 15,6%
Razem	123.123	109.021	+ 12,9%	142.166	— 13,4%

Zagłębia	1932 rok marzec dni roboczych 26	1932 rok luty dni roboczych 24	w marcu więcej + mniej — w procentach	1931 r. marzec dni roboczych 26	W marcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosuuku do 1931 r.
	Z tego naładowano na wywóz zagranicę:				
a) **przez:**					
Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	35.371	28.652	+ 23,5%	47.151	— 25,0%
b) **do:**					
Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch . .	7.285	7.308	— 0,3%	11.315	— 35,6%
Rumunji	217	203	+ 6,9%	124	+ 75,0%
Niemiec i poza Niemcy .	5.642	4.814	+ 17,2%	5.859	— 3,7%
Rosji i Łotwy	310	203	+ 52,7%	310	—
Razem . . .	48.825	41.180	+ 18,6%	64.759	— 24,6%

Jak widać z powyższego zestawienia w marcu naładowano węgla przeszło o 14.000 wagonów więcej niż w lutym, przyczem na wywóz naładowano więcej zgórą o 7.000 wagonów. Strejk górników w zagłębiu Dąbrowskiem i Krakowskiem, który się rozpoczął 15/II r. b., trwał do 16/III, co odbiło się ujemnie na rozmiarach naładunku węgla w tych dwuch zagłębiach.

Norma ładowania węgla w marcu r. b. wynosiła tak, jak w miesiącach poprzednich, 8.100 wagonów 15 tonnowych w dniu roboczym dla wszystkich trzech zagłębi, ładowano zaś przeciętnie w dniu roboczym 4.736 wagonów czyli mniej niż przewidziano normą o 3.364 wagony dziennie (—42,5%).

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W zagłębiu Górnośląskiem przy normie 5.982 wagony ładowano 3.695 wagonów czyli mniej od normy o 38,2%.

W zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 1.602 wagony ładowano 749 wagonów czyli mniej od normy o 53,%2.

W zagłębiu Krakowskiem przy normie 516 wagonów ładowano 292 wagony czyli mniej od normy o 43,4.%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w marcu jak następuje:

Porty	1932 rok marzec dni roboczych 26	1932 rok luty dni roboczych 24	w marcu więcej + mniej — w procentach	1931 r. marzec dni roboczych 26	W marcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	a) w wagonach 15-tonnowych				
Gdańsk	14.757	15.102	— 2,3%	26.589	— 44,5%
Gdynia	17.385	17.029	+ 2,1%	19.416	— 10,5%
Razem . . .	32.142	32.131	+ 0,04%	46.005	— 30,1%
	b) w tonnach				
Gdańsk	221.355	226.526	— 2,3%	398.842	— 44,5%
Gdynia	260.774	255.434	+ 2,1%	291.246	— 10,5%
Razem . . .	482.129	481.960	+ 0,04%	690.088	— 30,1%

Z powyższego zestawienia widać, że w marcu w porównaniu z lutym r, b. przeładowano węgla eksportowego w Gdańsku o 5.000 tonn mniej, a w Gdyni o tyleż prawie więcej, tak że ogółem w obydwu portach przeładowano niewiele, bo tylko o 169 tonn (0,04%), więcej niż w lutym.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w marcu jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach.

Rodzaj ładunków	1932 rok marzec dni roboczych 26	1932 rok luty dni roboczych 24	w marcu więcej + mniej — w procentach	1931 r. marzec dni roboczych 26	W marcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Wywóz					
Węgiel	221.355	226.526	— 2,3%	398.842	— 44,5%
Zboże	13.836	11.137	+ 24,2%	16.768	— 17,5%
Cukier	1.035	150	+ 590,0%	1.111	— 6,8%
Drzewo	68.793	60.077	+ 14,5%	103.998	— 33,9%
Cement	—	630	— 100,0%	2.145	— 100,0%
Żelazo	330	1.493	— 77,9%	2.954	— 88,8%
Produkty naftowe	3.983	6.989	— 43,0%	4.335	— 8,1%
Inne ładunki	14.771	15.748	— 6,2%	17.221	— 14,2%
Razem	324.103	322.750	+ 0,4%	547.374	— 40,8%
Przywóz					
Ruda żelazna	10.197	300	+ 3.299,0%	27.721	— 63,2%
Złom	—	—	—	—	—
Żelazo	48	115	— 58,3%	65	— 26,2%
Zboże	—	—	—	—	—
Nawozy sztuczne	7	8	— 12,5%	4.834	— 99,9%
Inne ładunki	18.535	10.821	+ 71,3%	10.735	+ 72,7%
Razem	28.787	11.244	+ 156,0%	43.355	— 33,6%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1932 rok marzec dni roboczych 26	1932 rok luty dni roboczych 24	w marcu więcej + mniej — w procentach	1931 r. marzec dni roboczych 26	W marcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Wywóz					
Węgiel	260.774	255.434	+ 2,1%	291.246	— 10,5%
Żelazo	2.285	1.020	+ 124,0%	—	+ 100,0%
Cukier	7.485	1.650	+ 353,6%	8.300	— 9,8%
Zboże	—	—	—	7.635	— 100,0%
Drzewo	165	45	+ 266,7%	—	+ 100,0%
Inne ładunki	13.293	15.962	— 16,7%	8.655	+ 53,6%
Razem	284.002	274.111	+ 3,6%	315.836	— 10,1%
Przywóz					
Ruda	—	—	—	1.425	— 100,0%
Bawełna	1.530	1.680	— 8,9%	—	+ 100,0%
Złom	3.515	325	+ 981,5%	24.594	— 85,7%
Ryż	1.185	2.265	— 47,7%	2.940	— 59,7%
Nawozy sztuczne	2.490	4.020	— 38,1%	5.640	— 55,9%
Inne ładunki	15.516	7.595	+ 104,3%	2.691	+ 57,7%
Razem	24.236	15.885	+ 52,6%	37.290	— 35,0%

Ogółem wywóz przez obydwa porty zwiększył się w marcu w porównaniu z lutym o 11.000 tonn (+1,9%), a przywóz prawie o 26.000 tonn (+95,4%). W wywozie zwiększenie dotyczy głównie drzewa, cukru i zboża, a w przywozie — rudy żelaznej i złomu.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją przez granicę lądową i przez obydwa porty przedstawia się w marcu r. b. jak następuje:

(liczbą wagonów 15-tonnowych).

Rodzaj ładunków	1932 rok marzec dni roboczych 26	1932 rok luty dni roboczych 24	w marcu więcej + mniej — w procentach	1931 r. marzec dni roboczych 26	W marcu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Wywóz:					
Zboże	1.624	1.385	+ 17,3%	2.214	— 26,6%
Mąka	111	81	+ 37,0%	860	— 87,1%
Węgiel	39.793	41.290	— 3,6%	59.179	— 32,8%
Drzewo	7.004	6.086	+ 15,1%	12.546	— 44,2%
Bawełna	71	81	— 12,3%	175	— 59,4%
Materjały budowlane	487	243	+ 100,4%	1.448	— 66,4%
Produkcja przemysłowa	3.661	3.309	+ 10,6%	7.447	— 50,8%
Cukier	583	122	+ 377,9%	655	— 11,0%
Pozostała aprowizacja	2.551	1.894	+ 34,7%	3.912	— 34,8%
Inne ładunki	3.575	3.490	+ 2,4%	3.987	— 10,3%
Razem	59.460	57.981	+ 2,6%	92.423	— 35,7%
Przywóz:					
Zboże	26	19	+ 36,8%	18	+ 44,4%
Mąka	2	—	+ 100,0%	20	— 90,0%
Węgiel	208	271	— 23,2%	322	— 35,4%
Drzewo	21	15	+ 40,0%	175	— 88,0%
Bawełna	486	445	+ 9,2%	618	— 21,4%
Materjały budowlane	130	98	+ 32,7%	792	— 83,6%
Produkcja przemysłowa	1.593	1.708	— 6,7%	6.266	— 74,6%
Ruda żelazna	524	15	+ 3.393,3%	1.656	— 68,4%
Pozostała aprowizacja	1.316	1.377	— 4,4%	1.943	— 32,3%
Inne ładunki	2.771	2.142	+ 29,4%	3.835	— 27,7%
Razem	7.077	6.090	+ 16,2%	15.645	— 54,8%

Z powyższego zestawienia widoczny jest niewielki ilościowo, wzrost wywozu i przywozu w marcu w porównaniu z lutym r. b.

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 marca r. b. wynosił:

Parowozów 5.404, w porównaniu z marcem r. ub. (5.389) więcej o 1,8%.

W naprawie było parowozów 11.88%, mniej niż w tym że miesiącu r. ub. (14,56) o 2,68%.

Wagonów osobowych było 12.119, więcej niż w roku ubiegłym (12.030) o 0,7%.

W naprawie było wagonów osobowych 9,19%, mniej niż w roku ubiegłym (9,92) o 0,73%.

Wagonów towarowych było 160.411, więcej niż w roku ubiegłym (155.522) o 3,1%.

W naprawie było wagonów towarowych 2,47%. mniej niż w r. ub. (3,68) o 1,21%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w marcu r. b. ilości następujące:

parowozów towarowych	5
wagonów osobowych	6
„ pocztowych	5
„ towarowych	150

Na 1 kwietnia r. b. liczba wagonów towarowych odstawionych do rezerwy wynosiła:

krytych	27.235
węglarek	25.604
platform	12.061
innych	402
razem	65.302

(Na 1 marca r. b. było w rezerwie 79.395 wagonów).

Przebieg pociągów w marcu r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	5.137.495 poc. klm.
„ towarowym	2.783.713 „ „
razem:	7.921.208 poc. klm.

W porównaniu z lutym r. b. (7.431.937 poc. klm.) ogólny przebieg pociągów w marcu r. b. zwiększył się o 6,2%, a w porównaniu z marcem r. ub. (9.454.135 poc. klm.) zmniejszył się o 16,2%.

Działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryfowej przedstawia się w marcu r. b. jak następuje:

Taryfy osobowe wewnętrzne nie doznały żadnych zmian w miesiącu marcu b. r. W zakresie zaś **taryf osobowych zagranicznych** zaszły następujące zmiany: z dniem 15 marca b. r. wszedł w życie dodatek IV Zeszytu I do taryfy międzynarodowej na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Niemcami a Węgrami, zawierający nowe zniżone o 25% opłaty za przejazd klasą I, kolejami niemieckiemi; do taryfy międzynarodowej na przewóz przesyłek ekspresowych przez Międzynarodowe T-wo Wagonów Sypialnych pociągami: Nord-Ekspres Paryż-Berlin-Warszawa i Nord Ekspres Paryż-Berlin-Litwa-Łotwa i Estonja wszedł w życie z dniem 15 marca b. r. dodatek 2-gi, zawierający uzupełnienia w tabeli opłat za linje kolei niemieckich.

W taryfie towarowej wewnętrznej zaszły z dn. 15 marca b. r. drobne zmiany i uzupełnienia dotyczące: załadowania drobiu i ptactwa domowego, opłat za zawiadomienie odbiorcy o przybyciu przesyłki, przewozu kalafonji, terpentyny i smoły drzewnej, oraz chmielu i koksu węglowego.

W zakresie taryf towarowych zagranicznych należy zanotować następujące zmiany: do taryfy towarowej część II zeszyt 5 Czeskosłowacko-Polskiego Związku Kolejowego wszedł w życie z dniem 1 marca b. r. dodatek II; równocześnie, z ważnością od dnia 1 marca b. r. w powyższym Związku Kolejowym weszła w życie Taryfa towarowa część II, zeszyt 6, na przewóz świeżego mięsa oraz żywych i bitych zwierząt z Polski do Czechosłowacji. Z dniem 1 marca b. r. w komunikacji towarowej Niemiecko-czeskosłowackiej (komunikacja z Prusami Wschodniemi) weszła w życie taryfa towarowa część I i część II (taryfy artykułowe Nr. 1, 5a, 6). W komunikacji Niemiecko-polsko-sowieckiej, do taryfy na przewóz towarów i zwierząt pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Z. S. S. R. przez Polskę i obszar W. M. Gdańska, część II, zeszyt A i B, wszedł w życie Dodatek 3-ci z dniem 16 marca b. r.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w marcu r. b. wynosiły:

a) z przewozu podróżnych	19.652.685 zł.
b) „ bagażu i przesyłek ekspresowych	920.047 zł.
c) „ towarów	56.639.611 zł.
d) uboczne	872.922 zł.
razem:	78.085.265 zł.

W porównaniu z lutym r. b. (68.272.170 zł.) wpływy w marcu zwiększyły się o 14.4,%, w porównaniu zaś z marcem r. ub. (96.396.267 zł.) zmniejszyły się o 19%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 59992 4.VI.32. 8.000.